Eurofundusze 2014-2020: transport środkiem do celu, dosłownie i w przenośni

Kategoria: Rozwój i fundusze
Opublikowano: sobota, 31, maj 2014 11:39
Jarosław Komża
Odsłony: 1498

Jak już wiadomo, w okresie 2014-2020 będzie możliwe finansowanie z funduszy unijnych inwestycji w transport publiczny. Będzie on wspierany zarówno z poziomu krajowego, jak i regionalnego. Nie wolno nam jednak zapomnieć najważniejszego, iż inwestycje te nie mogą być celem samym w sobie, a środkiem do celu, jakim jest obniżenie poziomu tzw. niskiej emisji.

"Wszystkie projekty dotyczące tzw. zrównoważonej mobilności miejskiej, w tym transportu publicznego, realizowane w okresie 2014-2020 przy wsparciu środków europejskich będą musiały uwzględniać szersze podejście, wpisując się w odnoszące się do zagadnień niskoemisyjności strategie miejskie lub kompleksowe plany gospodarki niskoemisyjnej dla obszarów aglomeracyjnych. Modernizacja czy rozbudowa systemu transportu publicznego nie będzie celem samym w sobie, ale musi być widziana w kontekście zmian w mobilności miejskiej prowadzących do zmniejszenia emisji CO2 i innych zanieczyszczeń uciążliwych dla środowiska i mieszkańców aglomeracji oraz zwiększenia efektywności energetycznej systemu transportowego.", czytamy w Umowie Partnerstwa pomiędzy Komisją Europejską a rządem polskim, podpisanej 23 maja. Inwestycje w obszarze transportu na terenie miast i ich obszarów funkcjonalnych, dofinansowywane z eurofunduszy w ramach celu tematycznego nr 4 *„Wspieranie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną we wszystkich sektorach",* mają być skierowane na: tabor (w tym infrastrukturę do jego obsługi np. instalacje do dystrybucji nośników energii), węzły przesiadkowe (w tym parkingi park/bike&ride) oraz na tzw. inteligentne systemy transportowe.

Ważne działania towarzyszące

Inwestycjom w infrastrukturę transportową musi towarzyszyć szeroki wachlarz inncych działań, zapewniających, że jako podstawowy środek przemieszczania się w obrębie aglomeracji częściej niż samochód wybierane będą inne formy transportu. Do działań towarzyszących, których przykłady podaje Umowa Partnerstwa, można zaliczyć: politykę parkingową, priorytetyzację ruchu pieszego i rowerowego (w tym poprzez budowę dróg rowerowych), ułatwianie podróży multimodalnych (park&ride, bike&ride) w tym ich umiejscowienie w racjonalnych lokalizacjach, ograniczenia w ruchu samochodowym w centrach miast, wydzielone pasy ruchu dla autobusów i priorytety w ruchu miejskim dla środków komunikacji publicznej, zapewnienie wygodnych dróg dostępu do komfortowych i bezpiecznych przystanków, uruchomienie kompleksowej i interaktywnej informacji pasażerskiej oraz promocja wśród mieszkańców transportu publicznego. Przy czym najlepsze efekty przynoszą działania kompleksowe, służące z jednej strony rezygnacji z odbywania podróży samochodem, a z drugiej zachęcaniu do wykorzystywania innych środków transportu np. dzięki poprawieniu oferty transportu zbiorowego, ruchu rowerowego i pieszego. Kształtując system obsługi pasażerskiej miasta konieczne jest skoordynowanie polityki transportowej z polityką przestrzenną tak, aby uzyskać zmniejszenie transportochłonności.

Działania na rzecz zrównoważonej mobilności będą komplementarne do projektów realizowanych w ramch innych celów tematyczych: wyprowadzaniem ruchu samochodowego z miast (budowa obwodnic czy tras wylotowych), jak również podnoszeniem konkurencyjności transportu kolejowego w ramach celu tematycznego 7 oraz rewitalizacją obszarów miejskich w ramach celu tematycznego 9. Łącznie, tego typu interwencje mają przynieść efekt w postaci poprawy jakości przestrzeni miejskiej i ożywienia centrów miast. To z kolei może przyczynić się do zahamowania procesu niekontrolowanego rozprzestrzeniania się miast, negatywnie oddziałującego na środowisko i zwiększającego zapotrzebowanie na infrastrukturę drogową.

Koordynacja transportu w strategiach ZIT

Phoca PDF

Kategoria: Rozwój i fundusze
Opublikowano: sobota, 31, maj 2014 11:39
Jarosław Komża
Odsłony: 1498

Umowa Partnerstwa stanowi, iż instrumentem koordynacji inwestycji w obszarach funkcjonalnych miast wojewódzkich mają być strategie ZIT i plany gospodarki niskoemisyjnej. Strategia ZIT ma określać całościową koncepcję rozwoju transportu miejskiego na terenie objętym mechanizmem partnerskim ZIT. Natomiast zaangażowanie poszczególnych programów i funduszy będzie przedmiotem uzgodnień pomiędzy związkiem ZIT, samorządem województwa i ministrem właściwym ds. rozwoju regionalnego.

Źródło: Programowanie perspektywy finansowej na lata 2014-2020. Umowa Partnerstwa, 21.05.2014

Phoca PDF